

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Foto: Peter Glaubitt



Ist das die neue Köhlbrandbrücke?

Vorplanungen der HPA zielen auf eine Trasse im Norden

Die neue Trasse der Köhlbrandbrücke verläuft direkt hinter der alten, nur gut 15 Meter höher – ob sie so aussehen wird, ist ungewiss

Die Vorplanungen für das wichtigste Infrastrukturprojekt der Stadt Hamburg haben begonnen. Die Hamburg Port Authority (HPA) hat eine erste Trassenvariante angelegt, auf der die neue Köhlbrandbrücke verlaufen könnte. Sie verläuft im Norden der jetzigen Auffahrt auf der Westseite, direkt entlang der Südkante des Rosskanals. Auf der Waltershofer Seite könnte durch den Wegfall des Zolldurchlasses nach der Aufhebung der Freizone (Anfang 2013) die Serpentinabfahrt entfallen und direkt an die Auffahrt zur A7 und den Finkenwerder Knoten münden.

Die HPA macht deutlich, dass es sich hier nur eine erste wagen Vorplanung handelt und mit einer Fertigstellung erst im Jahr 2030 zu rechnen ist. Die konkreten Vorplanungen für das 500-Millionen-Projekt sollen 2017 beginnen. Man ist überzeugt, dass die alte Köhl-

brandbrücke noch rund 20 Jahre halten dürfte. Danach übersteigen jedoch die Erhaltungskosten die Aufwendungen für einen Neubau. Nach jetzigem Stand wird dann die alte Brücke ersatzlos abgebrochen. Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) machte schon mehrfach

klar, dass der Neubau der Hauptverbindung zwischen den beiden Hafenteilen höchste Priorität in den Senatsplanungen genießt. Klar ist, dass die neue Brücke eine Durchfahrthöhe von rund 70 Metern haben wird, derzeit sind es nur 53 Meter. Seite 3

LNG

In mit Flüssiggas betriebenen Schiffen sehen Experten eine sinnvolle umweltfreundliche Antriebsform, die bald Realität sein könnte. **S. 4**

Neue Kriterien

Der Bund will bei der Entscheidung zur Finanzierung von Projekten künftig auch die Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs mit heranziehen. **S. 6**

Ausbau

Bei Minden soll mit dem Regio-Port Weser ein neues Containerterminal am Mittellandkanal errichtet werden. **S. 10**

GROMEX
DichtungsHaus

KONRAD ZIPPEL






Liebe Leserin, liebe Leser,

das Norddeutsche Medienkontor als Herausgeber dieser Zeitung ist gerade erst ein dreiviertel Jahr am Markt und kann einen ersten großen Erfolg vermelden. Das Hafent Marketing hat das NMK mit der Erstellung des „Hafen Hamburg Handbuchs“ in den nächsten beiden Jahren beauftragt. Damit haben wir uns nicht nur gegen namhafte Konkurrenz durchgesetzt, sondern unser junges Unternehmen vermarktet auch den größten deutsche Hafen mit.

Verbunden mit der Auftragserteilung war die Maßgabe, ein frisches Layout für das zweisprachige Kompendium zu entwickeln. Klarer, übersichtlicher und informativer soll das Buch werden, das weltweit in einer Auflage von 10.000 Exemplaren verschickt und verteilt (etwa auf internationalen Messen) wird.

Auch für „Stadt Land Hafen“ ist dieser Auftrag natürlich ein Erfolg, schließlich ergeben sich durch den noch engeren Kontakt zu den wichtigsten Playern in Deutschlands bedeutendstem Exportstandort Synergien, die auch auf den Inhalt dieser Zeitung ausstrahlen dürften. Es wird also spannend.

Herzlichst


Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



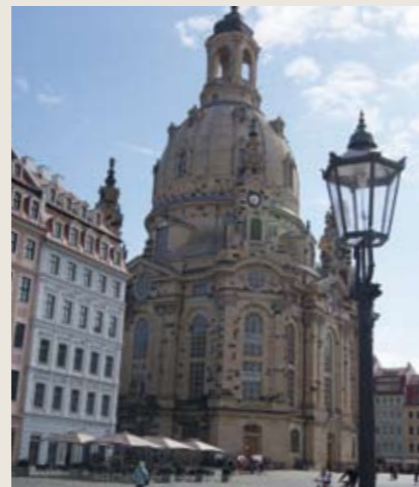
Aktuelles	Seite
Trasse der Köhlbrandbrücke	3
LNG als Schiffskraftstoff	4
Logistik-Konferenz	6



Wirtschaft	Seite
Universales Schiffsöl	8
Mindener RegioPort Weser	10
Gewinnwarnung der HHLA	12
ma-co sucht Arbeitslose	14
HTC kritisiert Netzplanung	16



Recht & Geld	Seite
Urteil zu Bewerbungen	18



Essen	Seite
„Piazza Nova“ in Dresden	20



DVD	Seite
Haywire	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Impressum	23
------------------	----

Neue Zufahrten zu den Terminals

Köhlbrandbrücke durch schwere Lkws stärker belastet als erwartet



Die rote Linie zeigt den alten Verlauf, die gelbe den neuen: Auf Waltershofer Seite mündet die Abfahrt direkt an die Autobahnauffahrt

Die HPA sieht sich in Sachen Köhlbrandbrücke auf einem guten Weg. Die erste Trassenvorplanung sieht einen Verlauf rund 100 Meter weiter im Norden vor, was eine Verlagerung der Breslauer Straße, die die Zufahrt zum Roßhafen und zum künftigen CTS im Westen darstellt, und des daran anschließenden Roßwegs, der Anschluss des CT Tollerort, bedeuten würde. Die neue Brücke würde vermutlich exakt über dem Gelände des ma-cos führen und südlich der Rugenberger Schleuse den Waltershofer Hafen erreichen, um dort nun deutlich dichter an der jetzigen Brücke fast 90 Grad nach Südwesten abzubiegen.

Allerdings würde die neue Abfahrt die alte Trasse überkreuzen und in die Finkenwerder Straße münden. Die Zufahrt zu den Terminals Burchardkai und Eurogate würde dem entsprechend ein wenig weiter im Süden abzweigen. Bisher sei noch mit keiner der angrenzenden Firmen gesprochen worden, betonte ein HPA-Sprecher. Insofern handele es sich bei dieser Trasse lediglich um eine erste Idee. Ebenso unklar sei, ob die Brücke abermals von zwei 135 Meter hohen Pylonen und 88 zehn Zentimeter dicken

Tragseilen gehalten wird oder in einer anderen Bauweise entstehen wird. Fakt ist jedoch, dass die heutigen Spannbetonbrücken erheblich robuster sind. Die Ausschreibung hierzu wird etwa 2020 erfolgen.

Überholverbot führt zu weniger Unfällen

Bis zum Neubau der Brücke will die HPA die alte Trasse so weit wie möglich schonen. Das im Frühjahr eingeführte Überholverbot soll erhalten bleiben. Es trage nicht nur des erheblichen größeren Transportaufkommens Rechnung, so

ein HPA-Sprecher, sondern auch des erheblich größeren Gewichts. Als die Brücke vor weit über 40 Jahren konzipiert wurde, waren die Planer von erheblich niedrigeren Durchschnittsgewichten der Lkws ausgegangen. Dem zufolge sei die Abnutzung nun auch schon erheblich höher als gedacht. Positiver Nebeneffekt des Überholverbots sei zudem, dass die Zahl der Unfälle auf der Brücke deutlich zurückgegangen sei.

Die Köhlbrandbrücke wurde am 23. September 1974 (Baukosten 160 Millionen Mark) eingeweiht und überspannt den 325 Meter breiten Arm der Süderelbe, der hier Köhlbrand heißt. Der Brückenzug ist insgesamt 3.618 Meter lang und die zweitlängste Straßenbrücke Deutschlands. Die östliche Rampenbrücke ist eine 2.050 Meter lange Stahlbeton- und Spannbetonkonstruktion, die 520 Meter lange Strombrücke in der Mitte mit einer Durchfahrtsbreite von 325 Metern ist als Schrägseilbrücke in Stahl ausgeführt und die 1.048 Meter lange westlichen Rampenbrücke aus Spannbeton.

Text: Matthias Soyka



Hamburg gibt Gas

Auch in Brunsbüttel soll bis 2014 eine LNG-Station installiert sein

Foto: Linde AG

Ein LNG-Tank der Linde AG in Skandinavien: Die Isolation ist so gut, dass sich das -162 Grad kalte Gas auch nach Tagen nicht erwärmt

Abseits der Diskussionen um Landstromanschlüsse und Clean Shipping hielt die Zukunft in Hamburgs Hafen Einzug. Die „KV Barentshav“ von der norwegischen Küstenwache machte als erstes flüssiggas-betriebes Schiff an der Überseebrücke fest, um der Konferenz „LNG – the Norwegian Experience“ anschaulich Nachdruck zu verleihen. Am weitesten mit der Installation einer LNG-Tankstation in Deutschland ist der privat betriebene Hafen von Brunsbüttel, wo man schon im Genehmigungsverfahren ist. Hamburg will mit einer größeren Anlage folgen. Beide wollen 2014 ans Netz gehen.

Bis dahin müssen Saubermänner wie die „Barentshav“ von Tanklastzügen aus ihren Treibstoff erhalten. In Brunsbüttel sollen am Elbehafen in Zusammenarbeit mit der norwegischen Gasnor AS, die gerade von Shell übernommen wird, Tanks mit einem Fassungsvermögen von 2.000 Kubikmetern entstehen, in Hamburg werden es zunächst einmal über 10.000 bis 20.000 sein. HPA-Chef Jens Meier kann sich jedoch vorstellen, dass nach Vorbild von Los Angeles, wo zudem rund 1.000 Lkw im Hafengebiet über Flüssiggas angetrieben werden, auch in Hamburg Boote und Fahrzeuge der HPA einmal mit dem Öko-Treibstoff fahren werden. Wo genau die LNG-Station in der Hansestadt entstehen wird, ist noch unklar. In diversen Studien, unter anderem in Kooperation mit dem Gas-

produzenten Linde, sind Standorte vornehmlich auf der Hohen Schaar im Gespräch. Die Betankung, soviel ist klar, soll später einmal genauso wie bei Schiffsdiesel-betriebenen Frachtern erfolgen: Durch Beiboote vom Wasser aus.

1.000 Schiffsneubauten bis 2020 möglich

Dass LNG als einer der künftigen Ersatzbrennstoffe in die maritime Welt Einzug halten wird, scheint unumstritten. Lars Sörum von der Klassifizierungsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV) rechnete vor, dass sich der neuartige Antrieb vor allem in den Schwefelkontrollgebieten (Secas), vor allen in der Nord- und Ostsee sowie Nordamerika, rentiert. Insgesamt seien rund 40 Prozent der Welthandelsflotte von etwa 50.000 Schiffen von den

Seca-Regelungen betroffen. Bis 2020 rechnet er mit rund 1.000 LNG-Neubauten, was etwa ein Zehntel aller bis dahin auf Kiel gelegten Schiffe ausmacht.

Getragen wird diese Annahme von den weiter steigenden Bunkerkosten, was neben der zunehmenden Rohstoffknappheit auch durch die immer schärfer werdenden Umweltregelungen begünstigt wird, wenn etwa 2020 die Schwefel-emissionen weltweit von derzeit 4,5 Prozent auf ein Prozent begrenzt werden. In den Secas (Nord- und Ostsee, Ost- und Westküste der USA) gelten ab 2015 ohnehin schon 0,1 Prozent. Dann bleibt den Reedern nur übrig, rund 40 Prozent teurere Destillate zu tanken (45 Millionen Tonnen würden jährlich benötigt), ihre Schiffe mit Millionenkosten mit Filtern nachzurüsten oder den Antrieb auf LNG

umzustellen. Mehrkosten in der Anschaffung von etwa 20 Prozent und Verluste an Schiffsladeraum aufgrund der großen Tanks würden von den jährlichen Einsparungen in Höhe von rund 300.000 Euro kompensiert. Letztlich könnten Reedereien bis zu 30 Prozent sparen, wenn sie mindestens ein Drittel der Fahrstrecke in Secas absolvieren. LNG-Schiffe sind somit vor allem für Fähren, Kreuzfahrtschiffe, Fischtrawler und Feeder interessant. DNV beziffert den Verbrauch eines Feeders auf der Strecke von Hamburg in die Ostsee auf rund 800 Kubikmeter. Die „Barentshav“ ist da wesentlich genügsamer.

Das 93-Meter-Schiff besitzt lediglich einen 230-Kubikmeter-Tank. Denn hier ist etwas gelungen, was in der Automobilindustrie noch nicht so recht klappen



Foto: GL

Bei der „BIT Viking“ liegen die LNG-Tanks deutlich sichtbar an Deck

will: Ein optimaler Hybridantrieb. Schließlich verfügt das Schiff neben vier Elektrogeneratoren mit insgesamt 2.800 kW Leistung, die über das Gas angetrieben werden, über einen 4.000 kW starken, herkömmlichen Schiffsdiesel. Dieser kommt im Wesentlichen dann zum Einsatz, wenn es gilt, ein schweres Objekt zu schleppen oder lange die Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten zu fahren. Denn dann ist die Reichweite der Elektroantriebe eher begrenzt. Würde man aber nur rund zehn Knoten rein mit LNG fahren, hätte die „Barentshav“ jedoch eine Reichweite von rund 5.000 Meilen.

Der eigentliche Vorteil des LNG-Antriebs liegt natürlich zunächst einmal in der Umweltbilanz. Gegenüber einem Dieselantrieb stößt ein LNG-Motor 90 Prozent weniger Stickoxide und 20 Prozent weniger CO₂ aus. Schwefel- und Feinstaubemissionen entfallen nahezu komplett. Bei der „Barentshav“ haben sich die norwegischen Konstrukteure einen weiteren

Clou einfallen lassen. Denn es wäre durchaus möglich gewesen, die Hauptmaschine direkt mit LNG zu betreiben. Den Umweg über die Elektrogeneratoren haben sie genommen, um den Verbrauch im Teillastbetrieb zu minimieren. Muss sich das Schiff auf hoher See nur an einem bestimmten Punkt halten, können drei der vier Generatoren abgeschaltet werden. Müsste die Hauptmaschine laufen, würde die meiste Energie ungenutzt im Leerlauf verpuffen. Ganz nebenbei versorgen die Generatoren das Schiff mit Strom.

So muss die norwegische Küstenwache nur alle drei Wochen zum Bunkern einen Hafen anlaufen. 14 Stationen dieser Art gibt es bereits in Norwegen. Doch derzeit sind dort gerade einmal 18 Schiffe mit LNG-Antrieben ausgestattet. Um den Aktionsradius auf internationale Ziele auszuweiten, fehlt es derzeit in den Zielhäfen noch an der nötigen Infrastruktur und allgemein geltenden Vorschriften. DNV ist deshalb bei der Normierungsorgani-

sation ISO aktiv, um international anerkannte Regeln zur LNG-Bebunkerung zu erarbeiten. Für HPA-Chef Meier steht es außer Frage, dass sich Hamburg als „westlichster Ostseehafen“ an dem LNG-Projekt beteiligen wird.

Der Germanische Lloyd (GL) sieht auch Containerschiffe für die neue Technik geeignet. Ein 1.200-TEU-Feeder benötige einen Tank mit maximal 800 Kubikmeter, um ohne zu bunkern eine Ostseetour anzutreten, rechnet GL-Entwicklungschef Pierre Sames vor. Dabei verliere er drei Prozent oder 48 TEU Laderaum. Das Potenzial von Schiffen, die Hamburg regelmäßig anfahren, liegt bei 30. Insgesamt verkehren 159

Flüssiggas:

Gas wird bei minus 161 bis 164 Grad flüssig. Es lässt sich in stark isolierten Tanks so wesentlich besser lagern, denn LNG hat nur rund ein 600stel des Volumens von Erdgas. Allerdings gehen bei der Kühlung zwischen zehn und 25 Prozent des Energieanteils verloren. Um es zu verfeuern, wird es auf der „Barentshav“ auf rund 20 Grad plus erwärmt.

Schiffe (rund die Hälfte aller Containerfrachter in der Ostsee) wöchentlich von der Hansestadt aus Richtung Ostsee. Da 38 Prozent des NO_x-Anteils, ein Viertel des CO₂ und ein Fünftel der Feinstaubbelastung der Stadt dem Schiffsverkehr zugeschrieben werden, ist dies ein nicht unwichtiger ökologischer Faktor.

Es gebe sogar schon Pläne für ein 14.000-TEU-LNG-Schiff, das 22.000 Kubikmeter Tankvolumen bräuchte, um die große Schleife von Asien nach Europa und zurück ohne Bunkerstopp zu bewältigen. Der Verlust von 450 TEU-Stellplätzen sei verkraftbar, da die Schiffe in den seltensten Fällen voll abgeladen unterwegs seien.

Text: Matthias Soyka



Foto: HfM E. Arndt

Die „KV Barentshav“ beim Besuch in Hamburg

Zuverlässiger Verkehrsablauf neues zentrales Kriterium

Bund ändert Bewertung zur Finanzierung des Haushalts

Konferenzen sind im Allgemeinen nicht der Ort, an dem große Neuigkeiten verkündet oder besondere Impulse gesetzt werden. Die Nationale Maritime Konferenz beispielsweise wird von der Bundesregierung mittlerweile nur noch als lästiges Forum der Wirtschaft gesehen, um alte Forderungen zu wiederholen, ohne selbst – etwa bei der Rückflagung – ihren Aufgaben nachzukommen. Bei der 2. Nationalen Konferenzen Güterverkehr und Logistik war das ein wenig anders. Die Führung des Bundesverkehrsministeriums war nach Hamburg gereist, um die Wirtschaft auf das einzustimmen, was in den nächsten Jahren kommen wird.

Ein zentraler Punkt war die Finanzierung des Verkehrswegebbaus, die in dem neuen Bundesverkehrswegeplan ab 2015 künftig wesentlich langfristiger angelegt ist. Statt für fünf Jahre soll er 15 Jahre gelten. Wer also in den kommenden Plan nicht mit aufgenommen wird, dürfte bei der Infrastruktur eine ganze Generation lang in die Röhre gucken. Doch neben der längeren Laufzeit gibt es beim Bundesverkehrswegeplan ein weiteres Novum. Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) kündigte an, dass es künftig bei der Bewertung zur Finanzierung ein zusätzliches Kriterium geben werde: Die Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs.

Lange Lieferketten
stehen künftig im Fokus

Die Bundesregierung setze fortan nämlich auf möglichst lange Lieferketten. Daher gelte es, Bottlenecks, wo auch immer sie auftreten, und die Kirchturnpolitik früherer Jahre zu



Zentrales Anliegen: Der reibungslose Abfluss der Container von den Terminals

vermeiden. Projekte, die womöglich von regionaler oder landesweiter Bedeutung seien, müssten in Zukunft hinter Maßnahmen zurücktreten, die den internationalen Warenfluss verbesserten, lokal jedoch von eher niedriger Bedeutung seien, so Ferlemann. Besonders der Seehafenhinterlandverkehr und dessen Vernetzung stünden hier im Fokus. Als ein weiterer Ausdruck dessen werde es auch bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs weitere Zuschusskriterien geben, etwa wenn Fracht von Wasserstraße zu Wasserstraße weitergeleitet wird. Ein Punkt, der besonders Binnenschiffern freuen wird.

20 Prozent aller
Autobahnbrücken baufällig

Ungeachtet dessen ist der Bundesverkehrshaushalt chronisch unterfinanziert. Darauf wies Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) abermals hin. Nach derzeitigem Stand könnte im kommenden Jahr kein einziges

neues Projekt begonnen werden. Seit 2010 werde dagegen das Budget für die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur jährlich um 100 Millionen Euro auf 2,6 Milliarden Euro in 2016 aufgestockt. Hintergrund sei der Sanierungsstau bei den Autobahnen. Auf rund 53.700 Kilometern gebe es 38.700 Brücken, von denen rund 20 Prozent baufällig seien. Vor allem die Strecken, die in den 70er und 80er Jahren gebaut wurden, müssten erneuert werden. Bestes Beispiel sei laut Ramsauer die Sauerlandlinie von Dortmund nach Kassel, auf der praktisch jedes Bauwerk ersetzt werden müsse. Deshalb forderte der Minister erneut, auch für das kommende Jahr eine Aufstockung seines Etats um mindestens eine weitere Milliarde Euro. Immerhin seien dadurch in diesem Jahr 13 neue Projekte wie der Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel angeschoben worden.

Um mehr Geld in die Kasse zu bekommen, schlug BLG-Chef Dethold Aden vor, 2014 die Lkw-Maut zu er-

höhen. Der Güterverkehr sei generell in Deutschland zu preiswert. Allerdings müssten die Mehrkosten nicht auf die Speditionen abgewälzt, sondern auf die Ware aufgeschlagen werden. Karl Gernandt von Kühne+Nagel ergänzte, dass die Mehreinnahmen endlich einmal Verursacher-bezogen eingesetzt werden müssten und nicht wie die über 50 Milliarden Euro, die durch die Mineralölsteuer eingenommen würden, zu 80 Prozent in anderen Haushalten versickern dürften. Dem stimmte selbst Hermann Grewer vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung zu. Er warb zudem wie Ramsauer für mehr Akzeptanz der Gegaliner. Sie strapazierten die Straßen entgegen der landläufigen Meinung weniger als normale Lkw, da nicht das Gesamtgewicht, sondern die Achslast entscheidend sei. Zudem verkehrten in der Hamburger Innenstadt seit Jahren 23 Meter lange Busse, ohne je ein Problem verursacht zu haben.

Etliche Diskussionsteilnehmer mahnten zudem an, dass es beim Kombinierten Verkehr an einheitli-

chen Standards fehle. Ferlemann betonte, dass die meisten KV-Verkehre international seien. Jörg Mosolf, Chef der Kirchheimer Horst Mosolf GmbH, erklärte, dass bei ausländischen Destinationen die Firmen oft auf sich allein gestellt seien, da es vor Ort meist keine Vorrichtungen gebe, um die Fracht zu entladen. Folglich müssten die Firmen selbst Auslandshubs aufbauen. Dies könne, da waren sich alle einig, nur auf EU-Ebene geklärt werden.

Lkws müssten auch nachts
abgefertigt werden

Ferlemann mahnte zudem an, dass sich die Mentalität der Verlager ändern müsse. Da aufgrund der knappen finanziellen Mittel ein signifikanter Ausbau der Verkehrswege in aller nächster Zeit nicht realistisch sei, müsse die vorhandene Struktur angesichts der prognostizierten Steigerung des Güterverkehrs um 70 Prozent an Menge (oder 40 Prozent an Fahrzeugen) bis zum Jahr 2025 besser genutzt

werden. Dies bedeute, dass die Lkws nicht nur nachts auf den Fernstraßen verkehren, sondern auch von den Sendern und Empfängern abgefertigt werden sollten. Es könne nicht sein, dass sich morgens um 6 Uhr die Lkws vor den Werkstoren stauten und pünktlich zum einsetzenden Berufsverkehrs wieder hinausführen.

Noch 49 Punkte des
Aktionsplans in Arbeit

Ramsauer sagte zu, dass der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, den sein Ministerium vor zwei Jahren aufgestellt habe, weiterhin umgesetzt werde. 14 Punkte seien abgearbeitet worden, 49 allerdings noch in Arbeit. Dazu zählten neben der Stärkung des Logistikstandorts Deutschland durch eine Marketingoffensive auch die Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger, die optimale Vernetzung der Verkehrswege, mehr Nachhaltigkeit sowie bessere Arbeits- und Ausbildungsbedingungen.

Text: Matthias Soyka

Container- und Massengutlogistik zwischen Oder und Rhein



**EINE FLOTTE MIT
HOHER QUALITÄT**

Deutsche Binnenreederei AG
Revaler Str. 100 • 10245 Berlin
Tel: +49 30 29 376-0
Fax: +49 30 29 376-201
dbr@binnenreederei.de
www.binnenreederei.de



Deutsche Binnenreederei

ODRATRANGROUP

Dank Shell läuft's jetzt wie geschmiert

Universales Zylinderöl für Schiffsmotoren entwickelt



Fotos: Shell

Egal, ob im Suezkanal oder in der Antarktis – das neue Motorenöl ist überall einsetzbar

Wenn sich Schiffe bislang auf große Fahrt begeben haben, hatten sie in der Regel eine ganze Palette von Schmierstoffen dabei, die ganz auf die klimatischen Gegebenheiten und die Fahrtsituation abgestimmt waren. Das neue Shell Alexia S4 kann im Gegensatz zu herkömmlichen Zylinderölen unter den verschiedensten Anwendungsbedingungen eingesetzt werden und eignet sich für die unterschiedlichsten Schiffs- und Motortypen, Kraftstoffspezifikationen, Betriebsbelastungen und klimatischen Bedingungen. Es ist bei Fahrten in der Antarktis ebenso wie am Amazonas oder auf dem Suezkanal einsetzbar. So brauchen Schiffe nur mehr einen einzigen Schmierstoff mitzuführen.

Die Neuentwicklung entfaltet ihre hervorragenden Produkteigenschaften bei allen Fahrtgeschwindigkeiten, also auch bei langsamer und sehr langsamer Fahrt. Dies ist insbesondere für moderne Schiffe wichtig, die ihre Geschwindigkeit häufig ändern müssen, um einerseits den Treibstoffverbrauch zu senken und andererseits knappe Liefertermine einhalten zu können.



Die Neuentwicklung wurde auf dem Hamburger Prüfstand getestet

Kosteneinsparungen und einfacherer Betrieb

Shell Marine Products kann auf eine mehr als 100 Jahre lange Zusammenarbeit mit seinen Kunden zurückblicken. „Jetzt ha-

ben wir einen Schmierstoff für Schiffsmaschinen entwickelt, der den heutigen Anforderungen der Schiffsfahrtsindustrie auf optimale Weise gerecht wird“, sagt Surinderdeep Singh, General Manager von Shell Ma-

rine Products. Shell Alexia S4 sei auch unter den härtesten Betriebsbedingungen zuverlässig. Kosten könnten gespart und der Schiffsbetrieb vereinfacht werden. Die Neukonzeption des Produkts – im

Fachdeutsch „Formulierung“ genannt – schützt nach Herstellerangaben Schiffsmotoren optimal, so dass Wartungskosten, Ölverbrauch und reparaturbedingte Ausfallzeiten gesenkt werden können. Dies ermögliche den Schiffsbetreibern in einem Umfeld immer schwierigerer Wettbewerbsbedingungen und strengerer Umweltschutzaufgaben Einsparungspotenziale und einen vereinfachten Schiffsbetrieb.

Wirkungsverlust drastisch gesenkt

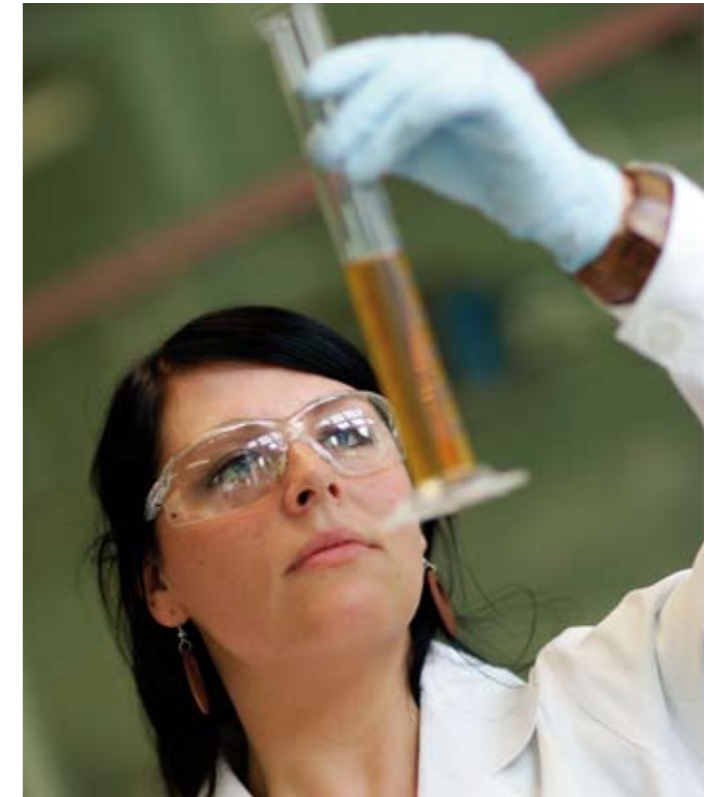
Shells Wissenschaftler haben bei der Entwicklung

von Shell Alexia S4 ihre zwanzigjährige Erfahrung im Bereich der Ölbeanspruchung eingebracht. Das ist jener Faktor, der am stärksten zum Wirkungsverlust von Schmierstoffen beiträgt. Die neue Formulierung basiert auf einer innovativen Kombination von Additiven und ist in Shells Marine and Power Innovation Centre in Hamburg härtesten Anwendungstests unterzogen worden.

Das Produkt zeigte in Labormotoren unter simulierten langsamen Fahrbedingungen im Vergleich zu anderen getesteten Produkten einen bis zu 20 Prozent geringeren Motorverschleiß. Außerdem wurde der Schmierstoff von Kunden und den Motorenher-

stellern MAN und Wärtsilä über 25.000 Stunden lang in Feldversuchen getestet. Dabei zeigte sich, dass das Produkt auch Motoren schützt, die mit Destillaten - in einigen Motoren bis zu 1.000 Stunden lang - und Restölen mit 0,2 bis 3,75 Prozent Schwefelgehalt in den unterschiedlichsten Regionen und Klimazonen wie z.B. der Antarktis, dem Mittleren Osten oder Südamerika betrieben werden. In einem Test, bei dem ein Motor auf Shell Alexia S4 umgestellt und technisch leicht modifiziert wurde, konnte die Öleinsatzmenge sogar um 33 Prozent gesenkt werden. Das Öl ist seit dem 1. August auf dem Markt erhältlich.

Text: Holger Grabsch



Jahrelange Versuche im Labor gingen voraus



Die CARL REHDER GRUPPE besteht aus vier europaweit tätigen Versicherungsmaklern und zwei maritimen Dienstleistern, die sich auf die Versicherungsbelange der Schifffahrt, des Transportgewerbes und mittelständischer Unternehmen spezialisiert haben.

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler
Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Klein-
gewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantiën B.V.
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transport-
gewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIËN B.V.
Versicherungen aller Art für die Binnenschifffahrt sowie mittelständische
und kleine Betriebe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- JMS JOINT MARINE SERVICE GMBH
Versicherungsdienstleister und Vertreter ausländischer Versicherungs-
gesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in
Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC
Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und nieder-
ländischer Investoren in Russland. Platzierungsmakler für europäische
Versicherungsmakler mit russischen Versicherungsgesellschaften,
Administrator der Geschäftsvorfälle im Geschäftsverkehr zwischen
russischen Versicherern und europäischen Kunden.

CARL REHDER GRUPPE Lindhorster Straße 4, 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49 4105 77028 0, Fax +49 4105 77028 18
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen





- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



Bock & Schulte GmbH & Co. KG
Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11
info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de



So könnte der RegioPort Weser einmal aussehen: Bis zu 200.000 TEU ließen sich hier verladen

Auch Minden baut neues Containerterminal

Der RegioPort Weser soll als Hinterland-Hub 2015 fertig sein

Nicht nur in den Seehäfen, sondern auch in den Binnenhäfen ist man eifrig dabei, neue Terminalkapazitäten für Container zu schaffen. Bestes Beispiel ist Minden, ein 83.000-Einwohner-Städtchen im Nordosten Nordrhein-Westfalens. Hier soll in den nächsten drei Jahren der RegioPort Weser entstehen. Ende nächsten Jahres hofft Bürgermeister Michael Buhre Baurecht für das 100-Millionen-Euro-Projekt zu haben.

Die Region in Ostwestfalen-Lippe ist auf das neue Terminal angewiesen. Auf einer Informationsveranstaltung des Hafenbandes am Mittellandkanal, zu dem neben Minden die Häfen Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, Hille und Bückeburg gehören, wurde die Bedeutung vor allem für die rund 300 Maschinenbauunternehmen im näheren Umkreis deutlich. 40.000 Mitarbeiter sind in ihnen beschäftigt. Noch vor neun Jahren war der Güterverkehr an der Kreuzung zwischen Weser und Mittellandka-

nal nahezu bedeutungslos. Gerade einmal 1.300 TEU wurden im Jahr 2003 im Industriehafen, der in der Verbindung über zwei Schleusen zwischen den beiden Wasserstraßen liegt, umgeschlagen. 2011 waren es bereits 52.000 TEU und 622.000 Tonnen in allen Häfen.

Industriehafen platzt aus allen Nähten

„Die jetzigen Kapazitäten sind voll ausgelastet. Sie halten mit den prognostizierten Steigerungen nicht mehr mit“, erläuterte Buh-

re das Projekt. Im ersten Bauabschnitt werden 27 Millionen Euro für die Anleger direkt am Mittellandkanal aufgewendet. Der Bund fördert Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, um die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Buhre rechnete vor, dass bei gleichbleibendem Energieeinsatz Waren per Binnenschiff 370 Kilometer weit, per Bahn 300 Kilometer weit und per Lkw nur 100 Kilometer weit

bewegt werden könnten. Deshalb habe die Mindener Hafen GmbH im Herbst 2011 einen Förderantrag für das Projekt gestellt. Mit dem Bewilligungsbescheid werde noch in diesem Sommer gerechnet, so Buhre, der auch Verbandsvorsteher des Planungsverbandes RegioPort Weser ist.

Getragen wird der Neubau von der Hoffnung, dass auch die Mittelweser für Großbinnenschiffe ertüchtigt wird. Derzeit ist sie nur für 85-Meter-Schiffe befahrbar. Deshalb wird bereits die große Schleuse

zwischen Weser und Mittellandkanal ausgebaut. Der Kanal überquert die Weser in einer Brücke gut 13 Meter über der Stadt.

Umschlag künftig direkt am Mittellandkanal

Geplant ist ein komplett neues Terminal in Minden und eine Ertüchtigung des Hafens Bückeburg Berenbusch. Danach werden in Minden 350 Meter Kailänge mit drei Liegeplätzen, vier Gleisen und 21 Hektar Containerumschlagsfläche geschaffen. In Bückeburg wird die Kailänge von 250 auf 400 Meter vergrößert, so dass dort künftig drei statt zwei Großschiffe anlegen können. Auf den 17 Hektar sollen im Wesentlichen Massen- und Stückgüter umgeschlagen werden.

Im Masterplan wird auf eine Potenzialanalyse verwiesen, die dem Wirtschaftsraum bis zum Jahr 2025 einen Umschlagszuwachs auf rund 300.000 TEU prognostiziert. Allein durch das regionale Wirtschaftswachstum sei

ein Anstieg auf 77.000 TEU zu erwarten. Weitere 15.000 TEU kämen durch den Ausbau der Wasserstraßen und den dann dreilagigen Containertransport auf den Binnenschiffen. Größte Chancen allerdings bestünden durch den Aufbau eines Seehafen-Hinterlandhubs, der als nachgelagertes Verteilzentrum der überlasteten deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven eine Perspektive von 200.000 TEU aufweise.

Kooperationen mit Logistikern gesucht

Das Hafenmanagement übernimmt dabei schon jetzt die zentral gesteuerten Schiffs-, Bahn-, und Lkw-Verkehre im Verbundraum und erarbeitet optimale Transportketten und zeitnahe Angebote für Dienstleistungen rund um den Hafenbetrieb. Neben der Koordination von trimodalen Verkehren mit dem Umschlag von Massengut, Stückgut und Containern bietet es alle gängigen



Die gestrichelten Umrandungen zeigen die Neubaufäche

Services wie Lagerlogistik (Verpackung, Kommissionierung, Bestandsführung) und die Organisation oder Vermittlung von Vor- und Nachläufen bei den Hinterlandverkehren an. Neben den logistischen Dienstleistungen unterstützt es zudem bei der Suche nach Gewerbe-, Lager-, und Büroflächen oder Immobilien. Denn die Mindener hoffen auf Kooperationen

mit weiteren Logistikern und daraus resultierenden Neuansiedlungen. Platz genug gibt es hier, und auch Bedarf. Schließlich liegt, so Hafenband-Projekt Koordinator Sebastian Jezek, das über 1.200 Jahre alte Städtchen genau an der Schnittstelle zwischen den deutschen und übrigen ARA-Häfen, Berlin und dem Ruhrgebiet.

Text: Matthias Soyka

FREIHAFENAUFKLÄRUNGEN



HZA
HAMBURGER
ZOLLAKADEMIE

HZA Hamburger Zollakademie GmbH
Mönckebergstraße 5
20095 Hamburg
tel 040 8000 700-3
info@hza-seminare.de

NEU! Infos ab sofort unter www.hza-seminare.de

Gewinnwarnung lässt HHLA-Aktie abstürzen

Nur noch Ertrag auf Vorjahresniveau erwartet

Die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) hat ihre Gewinn- und Umschlags-erwartung zum zweiten Mal in diesem Jahr nach unten korrigiert. Sie erwartet nur noch einen unveränderten Gewinn von 170 bis 190 Millionen Euro (zuletzt hatte sie 200 Millionen Euro prognostiziert) und einen Containerumschlag, der ebenfalls im Bereich des Vorjahres von 7 Millionen TEU liegt. Der Umsatz soll weiterhin bei 1,1 Milliarden Euro liegen. Bislang war das Unternehmen von einer Steigerung von fünf Prozent ausgegangen. Der Kurs der Aktie brach im MDax daraufhin zeitweise um bis zu 8,4 Prozent auf ein historisches Allzeit-Tief von 17,34 Euro ein. Kurz nach dem Börsengang 2007 hatte der Kurs noch bei rund 68 Euro gelegen.

Die Geschäftsleitung macht für die gedämpften Erwartungen eine „sich abzeichnende Konjunkturabkühlung sowie neue Fahrpläne der Linienreedereien“ verantwortlich. Unter anderem wurde ein großer Liniendienst direkt in die Ostsee nach Göteborg umgeroutet, so dass der HHLA in diesem Bereich lukrative Feeder-



Leider war dies zuletzt nicht allzu häufig der Fall: Containerriesen am Burchardkai

verkehre verloren gegangen sind, da die Containerbewegungen auf der Hin- und Rückfahrt quasi als vierfache Ladetätigkeit gezählt werden. Zudem belasteten weiterhin die Umbauarbeiten am Burchardkai das Ergebnis. Der Konzern verweist darauf, dass „Aussagen zur erwarteten Geschäftsentwicklung derzeit einer außerordentlich hohen Unsicherheit“ unterliegen, da die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise auf Konjunktur und Welthandel weiter ungewiss seien und die Abwärtsrisiken zuletzt wieder deutlich zugenommen hätten.

Die HHLA wolle zudem prüfen, ob die geplanten Investitionen von 250 Millionen Euro in diesem

Jahr weiterhin wie geplant getätigt werden sollten. Ein Vorhaben, was zwar kurzfristig betrachtet Sinn machen dürfte, langfristig aber eher kontraproduktiv ist. Während der Krise 2008/2009 hatte die HHLA den Ausbau des CT Tollerort zurückgestellt und sogar erwogen, den Umschlag dort bis auf weiteres einzustellen. Im Zuge dessen hatte sie ein Grundstück, das sie dringend für die Verlängerung der Kaikante benötigt, für weitere zehn Jahre an MAN Diesel untervermietet, nachdem sie in den Jahren zuvor aus den davor liegenden Flächen diverse Mieter für teilweise zweistellige Millionenbeträge aus ihren Verträgen vorzeitig

herausgekauft hatte, um zügiger den Ausbau voran zu treiben.

Experten halten zudem den Kursrutsch der Aktie für übertrieben. Die Dividende war erst für das abgelaufene Geschäftsjahr um zehn Cent auf 0,65 Euro pro Aktie erhöht worden. Allein unter diesem Aspekt bietet die HHLA mehr Renditemöglichkeiten als die meisten festverzinslichen Wertpapiere.

Für den Hamburger Hafen bedeutet die HHLA-Prognose, dass der Umschlag in diesem Jahr vermutlich kaum wesentlich steigen dürfte. 2011 hatte der Gesamtumschlag bei gut 9 Millionen TEU gelegen.

Text: Matthias Soyka

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt • Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de
www.speditions-assekuranz.de

Arbeitslose gesucht!

Das ma-co findet keine Bewerber für den Hansellogistiker

Der drohende Fachkräftemangel scheint sich erstmals in der Logistik voll niederschlagen. Das maritime kompetenzzentrum (ma-co) sucht derzeit vergebens nach Arbeitslosen, die sich in einem 100-Tage-Intensivkurs zum Hansellogistiker ausbilden lassen. Es handelt sich hierbei um eine Basisqualifikation für den Lager- und Logistikbereich. ma-co-Chef Gerrit Küther beziffert den Bedarf, den mittelständische Hafenerunternehmen allein in Hamburg angemeldet haben, auf 50 bis 60 Personen. Die Maßnahme wird komplett von der Bundesagentur für Arbeit (BfA) finanziert, doch selbst sie konnte bislang kaum geeignetes Personal vermitteln.



Fotos: ma-co

Auch richtiges Stauen in allen Lagen will gelernt sein



Rumms: Freifallboot im Einsatz

„Dabei haben die interessierten Firmen sogar eine Übernahmezusage gegeben, wenn sich der Mitarbeiter bewährt“, berichtet Küther weiter. Die Ausbildung umfasst 50 Tage im ma-co selbst und weitere 50 Tage in einem der Betriebe. „Hansellogistiker Level 2“ nennt sich dieser Ausbildungsstrang, der an die Initiative der großen Umschlagsbetriebe HHLA, Eurogate und BLG erinnert. Im Rahmen der Qualifizierungssoffensive der deutschen Seehäfen werden in Zusammenarbeit mit der

BfA und dem Bundesverkehrsministerium über 4.000 Langzeitarbeitslose bei ma-co geschult und somit für den ersten Arbeitsmarkt fit gemacht haben. Die Aktion ist ein voller Erfolg, endet aber im nächsten Jahr.

Bundesweit nur noch 6,6 Prozent auf Jobsuche

Dies soll sich nun im kleineren Maße wiederholen. Die Teilnehmer benötigen lediglich einen Bildungsgutschein der BfA. Doch das ma-co findet einfach keine Interessenten. „Wir

merken schon sehr deutlich, dass wir uns langsam der Vollbeschäftigung nähern“, so Küther. Man spricht davon bei einer Arbeitslosenquote von unter fünf Prozent. Derzeit liegt sie bundesweit noch bei 6,6 Prozent (Hamburg 7,4 Prozent).

Das ma-co will deshalb das Marketing intensivieren und verstärkt auf Akquisetour gehen, um auf die neue Qualifizierungsmöglichkeit aufmerksam zu machen. Auch die übrigen Stufen des Fortbildungsstrangs Hansellogistiker sollen beworben

werden. Dazu zählt zum einen die Ausbildung zum Fachlageristen. Hier lernen Mitarbeiter aus Logistikbetrieben innerhalb von 15 Monaten den Stoff von zwei Jahren, hängen sie noch weitere neun Monate dran, haben sie in Abendkursen die Qualifikation zur Fachkraft für Lagerlogistik erreicht. Die normale Ausbildung von Lehrlingen hierzu würde drei Jahre dauern.

Modulare Ausbildung verschlankt Kursaufbau

Voraussetzung für diesen Fortbildungszweig ist, dass die Mitarbeiter zum Zeitpunkt der Handelskammer-Prüfung seit mindestens 4,5 Jahren in einer Beschäftigung sind. Das modulare System von ma-co kommt hier zum Einsatz und bietet für den Mitarbeiter etliche Vorteile. Denn jedes Modul wird nach dem Abschluss einzeln getestet und zertifiziert. „Es kann durchaus sein, dass ein Teilnehmer den Kurs abbrechen muss. Teils aus persönlichen oder auch aus betrieblichen Gründen wie Schichtarbeit“, erklärt Küther. „Dann kann er später wieder an gleicher Stelle einsteigen, weil er ja über jeden Qualifizierungsfortschritt einen Nachweis hat.“

Für besonders erfahrene Mitarbeiter bietet ma-co auch einen Intensivkurs („Sprinter“) an. In ihm können sie innerhalb von nur sechs Monaten die Voraussetzung zur Prüfung vor der Handelskammer zur Fachkraft für Lagerlogistik erwerben. Voraussetzung ist hierzu ist ein Eingangstest. Azubis brauchen dazu normalerweise dreieinhalb

Jahre. Beim Sprinter wird einmal im Monat eine Woche lang von Montag bis Sonnabend in 48 Stunden das notwendige Wissen vermittelt. Den Rest der Zeit arbeiten die Bewerber im Betrieb weiter. Die Firma erhält für die Hälfte der Zeit den Verdienstausschlag bezahlt. Hier behält sich die Arbeitsagentur allerdings eine Einzelfallprüfung vor. Der Absolvent selbst hat keinerlei finanzielle Einbußen. Die Kurse erfreuen sich großer Beliebtheit, da sie als Beschäftigungssichernde Maßnahme gelten und im Falle eines Arbeitsplatzverlustes das Finden einer neuen Stelle erheblich erleichtern – meist zu besseren finanziellen Konditionen. Etliche Firmen sind deshalb ihrerseits dazu übergegangen, ihre Mitarbeiter vertraglich zu verpflichten, mindestens zwei weitere Jahre im Betrieb zu bleiben, damit sich die Ausbildung auch bezahlt macht.

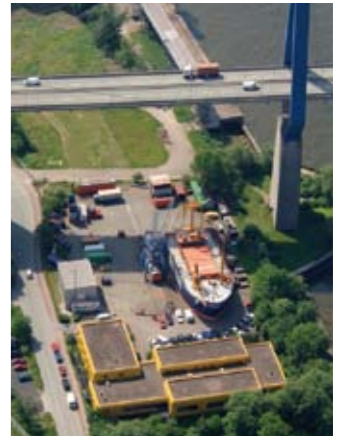
Das ma-co bietet überdies in Kooperation mit der Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) als einziges Hamburger Institut auch Logistik-Meisterkurse an. Sie dauern 18 Monate und finden jeweils Mittwoch abends und Sonnabend vormittags statt.

Tauchbecken für Helikoptertraining geplant

Zudem will das ma-co neue Bereiche in sein Programm aufnehmen. Geplant sind Kurse im Themenschwerpunkt Offshore. Dazu gehört auch der Bau eines zwölf mal fünf Meter großen Tauchbeckens auf dem Gelände

unter der Köhlbrandbrücke, um dort ein Helikoptertraining durchzuführen. Zwei bis vier Personen müssen sich dann aus einem Käfig befreien, der kopfüber drei Meter tief ins Wasser gefallen ist. „Bei Unfällen verlieren Menschen unter Wasser in Panik oft die Orientierung. Wir zeigen, wie man sich verhalten muss“, so Küther. Auch das Simulieren von Höhenrettungen, beispielsweise bei Offshoreanlagen, könnte demnächst auf dem Programm stehen. Denn die Betriebe, die solche Leistungen anfragen, wollen möglichst alles an einem Ort konzentriert sehen. Und ma-co wiederum möchte auf der Höhe der Zeit bleiben.

Text: Matthias Soyka



Das ma-co von oben



Gerrit Küther, ma-co-Chef

since 1962
GUH
Internationale Spedition & Lager

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!
We satisfy your demand!

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storage

Kommissionierung
Consignment

Disposition
Disposition

Zollabfertigung
Clearance

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH
Grusonstraße 51 (Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel +49 40 7410686 - 15
Fax +49 40 7410686 - 87
E-Mail dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de

Die Zukunft entscheidet sich im Hinterland

Beratungsfirma HTC setzt sich für mehr Marktbezug bei Infrastruktur-Investitionen ein

Die Logistik ist eine Wissenschaft für sich. Kommunen und Unternehmen sind stets bemüht, Abläufe und Strukturen auch in diesem Bereich zu verbessern. Gerne greifen die Verantwortlichen zu externer Hilfe, auf der Suche nach andernorts gemachten „Best-Practice“-Erfahrungen, auch zur Umgehung möglicher Betriebsblindheit. Aus den Beratungsunternehmen, die sich am Markt tummeln, sticht die Hanseatic Transport Consultancy (HTC) heraus. In ihr sind die promovierten Kaufleute Jan Ninnemann und Thomas Rössler die Protagonisten, die mit ihren faktenbasierten Empfehlungen und Blick auf die Nöte und Sorgen ihrer Kunden hin und wieder auch vom Mainstream abweichen. Ein Beispiel ist die Hinterlandanbindung des Hafens, die den kommenden Anforderungen kaum genügen wird.

Die beiden Berater arbeiten bereits seit Jahren zusammen, bevor sie sich im Oktober 2008 selbstständig machten. Seitdem sind die Aufgaben klar verteilt: Ninnemann ist eher für alle wasserseitigen Themen zuständig, Rössler als alter DB-Mitarbeiter für den Schienen- und Intermodalverkehr. Die Kunden kommen aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Logistik-Unternehmen (Terminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Speditionen) und Investmenthäuser. Typische Fragestellungen von HTC sind: Ich habe ein Equipment und will es besser einsetzen. Wie kann



Der Ausbau der Güterbahntrassen erfolgt nach Ansicht der HTC nicht nach wirtschaftlichen Aspekten

ich besser werden? Oder: Was muss ich bei sich verändernden Marktstrukturen tun?

„Wir sind klein und leistungsfähig“, ist das

Credo von HTC. Bei größeren Projekten zur Effizienzverbesserung oder Potenzialermittlung beschäftigen die beiden zusätzlich externe unabhängige Experten.

Wille zur Veränderung muss vorhanden sein

Bei den Marktanalysen machen sie es sich nicht so leicht wie andere Beratungsfirmen und leiten Potenziale nicht einfach aus der bloßen Existenz von Waren ab, sondern gehen in die Unternehmen und fragen die Bereitschaft ab, neue Wege zu gehen. „Man kann nicht ernsthaft von Möglichkeiten einer Verkehrsverlagerung

sprechen, wenn keiner sie will“, erklärt Ninnemann.

Besonders im Bereich Schiene überrascht HTC mit ungewöhnlichen Meinungen. Hier sei höchster Handlungsbedarf, denn: „Die Schlacht, wohin die Ladung geht, wird nicht an den Kaikanten sondern im Hinterland entschieden“, meint Rössler. Die Probleme seien grundsätzlicher Natur. „Die knappen Finanzmittel müssten mit mehr Marktbezug investiert werden“, kritisiert er. Obwohl seit Jahren 4,5 Milliarden Euro (von insgesamt 10 Milliarden im Bundesverkehrswegethaushalt) jährlich im Eisenbahnbereich verbaut würden, sei der Anteil des

Güterverkehrs im Modal Split mit 17 Prozent leider nahezu konstant geblieben, im Personenverkehr mit knapp acht Prozent nahe der Bedeutungslosigkeit. Das deutsche Modell der Marktöffnung erweist sich seit fast zwei Jahrzehnten lediglich als bedingt leistungsfähig. Indizien dafür sind, dass 15 Jahre nach der Netzöffnung erst 25 Prozent des Verkehrs von konzernexternen Güterbahnen abgewickelt werden und dass bei steigender Verkehrsnachfrage das Schienennetz seit 1994 kontinuierlich zurückgebaut wird.

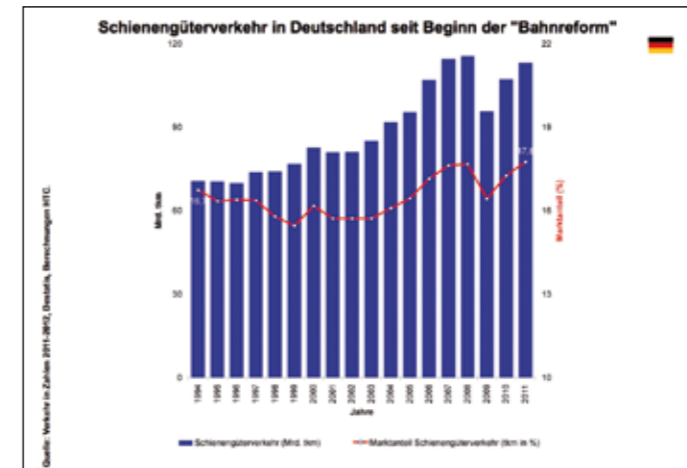
Umfahrung großer Knoten ist notwendig

Bedauerlicherweise würden laut Rössler viele Netzinvestitionen aus Prestige Gründen priorisiert. Beispiele sind u.a. „Stuttgart 21“ oder Nürnberg-Erfurt. Der Nutzen von S21 liegt bei 1,2. Jeder investierte Euro erbringt danach kalkulatorisch 1,20 Euro Nutzen. „Ökonomisch wirklich sinnvolle Projekte müssen dagegen hinten anstehen“, meint Rössler. Der Bahnknoten Hamburg wurde zum Beispiel auf 17 taxiert.

Auch an den anderen Knoten der norddeutschen Städte wie Bremen und Hannover zeige sich das ganze Dilemma der derzeitigen Infrastrukturpolitik. „Wir sollten die kritischen Knoten soweit als möglich umfahren. Es bringt wenig, mit neuer Infrastruktur bereits heute überlastete Knoten zu verbinden. Der Ausbau der ehemals zweigleisigen Amerika-Linie wäre ein nachhaltiger Bei-



Geringere Signalabstände könnten Wartezeiten verkürzen



trag, von dem die Seehäfen Hamburgs und Bremens zugleich und in absehbarer Zeit profitieren würden“, so Rössler. Ein Hinterlandverkehr Wilhelmshavens müsste nicht zwingend über Bremen laufen, ein Leitungsweg über die Strecke Osnabrück–Hannover sei hier praktikabler. Nebenefekt wäre, Güterzüge nach Bremerhaven erhielten auf diese Weise weitere Trassenkapazität im Knoten Bremen.

Kürze Blockabschnitte würden Effizienz steigern

Selten sind es die politisch gewollten Projekte, die dem Markt helfen. Auf neuen Strecken wie Wendlingen-Ulm oder Nürnberg-Erfurt dürfte kaum jemals ein Güterzug fahren. „Hier sind Streckengradienten geplant bzw. im Entstehen, die für wirtschaftlichen Güterverkehr ungeeignet sind“, weiß Rössler. Dabei wäre mit erheblich weniger, aber sinnvoll eingesetzten Mitteln eine effektive Erweiterung der Kapazitäten möglich. Etwa durch den Einbau zusätzlicher Signale auf Strecken mit großen Blockabständen. „Die neue Signalisierung zum Beispiel zwischen Hamburg-Hausbruch und Harburg zeigt, dass viel möglich ist, auch mit geringem finanziellen Aufwand“, so Rössler weiter. Bei reduzierter Größe der Blockabstände ließen sich deutlich enger getaktete Zugfolgen realisieren. Es könnten also wesentlich mehr Züge gleichzeitig auf die Reise geschickt werden.

Text: Matthias Soyka



Prof. Dr. Jan Ninnemann, Dr. Thomas Rössler (r.)

Ninnemann ist seit November 2011 auch Professor für Logistik und Betriebswirtschaftslehre an der Hamburg School of Business Administration (HSBA), Rössler Lehrbeauftragter für Verkehrswirtschaft an der TU Harburg.

Wie sage ich es meinem Kinde?

EuGH stärkt Arbeitgeberrechte im Bewerbungsverfahren



Foto: fotolia

Der Schein trügt: Bewerbungsgespräche sind oft eine heikle Situation und vom persönlichen Eindruck geprägt

Neue Mitarbeiter werden immer gebraucht. Selbst wer als Arbeitgeber vom vielzitierten Fachkräftemangel betroffen ist, ob im Maschinenbau und im Ingenieurwesen oder aktuell im Speditionsbereich, muss neue Mitarbeiter suchen und auswählen. Hat man erst einmal die arbeitsrechtlichen Klippen bei der Stellenausschreibung und dem Vorstellungsgespräch umschiffen und ruhigen Gewissens einem neuen Mitarbeiter einen aktuellen Arbeitsvertrag gegeben, bleiben meist etliche Bewerbungen übrig – die vom Absagenstapel.

Viele Bewerber geben sich mit einer Absage aber nicht zufrieden und fragen aktiv beim Arbeitgeber nach, warum es denn nicht mit der neuen Stelle geklappt hat. Hierzu ermutigen insbesondere viele Ratgeber in der Bewerbungsliteratur.

Kein Auskunftsanspruch von Abgewiesenen

Bekommen Bewerber in einer solchen Situation keine weiteren Informationen vom Arbeitgeber, machen so manche Abgewiesene ihren (vermeintlichen) Auskunftsanspruch gerichtlich geltend. Im Kern

geht es dabei meist um zwei Fragen: Erstens, ob ein anderer Bewerber eingestellt wurde. Zweitens: Aus welchen Gründen dieser bevorzugt wurde. Die entsprechenden Verfahren gingen in der Vergangenheit sogar bis zum Bundesarbeitsgericht. Dieses legte diese Fragen, da sie weitreichende Bedeutung für die Gleichbehandlung von Arbeitnehmern auf europäischer Ebene haben, dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vor. Der EuGH hat im April dieses Jahres nun endlich für alle Seiten Klarheit geschaffen: Ein solcher Auskunftsanspruch des

Bewerbers besteht nicht. Das gilt sogar dann, wenn der Bewerber schlüssig darlegt, dass er die in einer Stellenausschreibung genannten Voraussetzungen erfüllt und dennoch nicht berücksichtigt wurde. Zwar hat sich der EuGH ein Hintertürchen offen gelassen. Denn ob es nicht zumindest ein Indiz für eine Benachteiligung sein könnte, dass ein Arbeitgeber im Einzelfall überhaupt keine Auskünfte über den Ausgang eines Bewerbungsverfahrens gibt, muss im Einzelfall durch die Arbeitsgerichte entschieden werden. Ein allgemeiner Grundsatz,

dass jeder Bewerber vom Arbeitgeber die entsprechende Auskunft verlangen kann, besteht aber nicht. Im Ergebnis stärkt die Entscheidung eindeutig die Position der Arbeitgeber und bestätigt die bisherige Praxis in Bewerbungsverfahren. Denn die Arbeitgeber sollen auch weiterhin frei entscheiden können, wen sie einstellen möchten und vor allem wen nicht.

Auswahlgespräche mit zwei Personen führen

Im Falle eines Gerichtsverfahrens über Auskünfte im Bewerbungsverfahren

muss aufgrund der gesetzlichen Wertungen allerdings der Arbeitgeber im Einzelfall beweisen, dass er den Bewerber nicht ungerechtfertigt durch die Absage benachteiligt hat. Daher ist Arbeitgebern zu empfehlen, bereits das Vorstellungsgespräch mit dem Bewerber mit zwei Personen aus dem Unternehmen zu führen, so dass auf Arbeitgeberseite mindestens ein (weiterer) Zeuge zur Verfügung steht. Außerdem können auf diese Weise die wichtigsten Passagen des Vorstellungsgesprächs schriftlich dokumentiert werden, sofern dies nicht gegen den Stil des Hauses verstößt. Telefoninterviews sind unter solchen beweisrechtlichen Erwägungen schon schwieriger, da deren Inhalt im Fall der Fälle in der Regel streitig bleibt.

Ist die Entscheidung des Arbeitgebers gegen den Bewerber gefallen, sollte die Begründung in einer schriftlichen Absage kurz und rein sachlich gehalten werden, um keinen Raum für Vermutungen zu lassen. Denn der gesetzliche Schutz vor möglichen Benachteiligungen und Diskriminierungen nimmt im Zuge der europaweiten Entwicklung in Deutschland weiter zu. Jeder Hinweis, der als mittel- oder unmittelbare Benachteiligung ausgelegt werden könnte, sollte daher vermieden werden. Zur eigentlichen Begründung ist in aller Regel ein einfacher Satz wie „Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass unsere Wahl nicht auf Sie gefallen ist.“ völlig ausreichend. Von weitergehenden mündlichen, insbesondere telefonischen Auskünften

über die Gründe der Absage ist aus arbeitsrechtlicher Sicht dringend abzuraten. Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen gilt allerdings für die Absage der Bewerbung eines Schwerbehinderten. Diese erfordert zwingend eine entsprechende Begründung.

Selbst wenn ein Arbeitsgericht im Einzelfall eine Benachteiligung oder Diskriminierung aufgrund einer Absage annehmen sollte, bleibt ein wesentlicher Grundsatz unangetastet: Auf Einstellung im Unternehmen kann der abgelehnte Bewerber nicht klagen. Denn dies ist von Gesetzes wegen ausgeschlossen.

Text: Andreas Wiechmann, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht
Thomas Schneider, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht
www.wiechmann-kanzlei.de



Fotos: Kanzlei Wiechmann

Andreas Wiechmann,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

EINZIGARTIG. UNIQUE.

channel hamburg e.V.
Harburger Schloßstr. 6-12
D-21079 Hamburg
Tel. +49(0)40 766296120
info@channel-hamburg.de
www.channel-hamburg.de

Das Juwel an der Elbe

Das „Piazza Nova“ vor der Frauenkirche in Dresden

Passend zu einem Logistikmagazin schippern wir für den Gastrotipp in diesem Monat elbaufwärts nach Dresden. Die Landeshauptstadt des Freistaates Sachsen liegt malerisch in der Dresdner Elbtalweitung direkt an den Übergängen vom Ober- zum Mittellauf der Elbe und wurde bereits 1206 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Berühmt ist sie für ihre Highlights wie Zwinger, Schloss, Semperoper, Blaues Wunder und Brühlsche Terrasse.



Das „Piazza Nova“ liegt direkt gegenüber der Dresdner Frauenkirche

Alle Sehenswürdigkeiten lassen sich locker zu Fuß erreichen. So auch der Neubau der einzigartigen Frauenkirche. Der Monumentalbau, der ab 1726 errichtet und vorwiegend aus Spenden der Dresdener Bevölkerung finanziert wurde, wurde während der katastrophalen Bombennächte durch die britische RAF und amerikanische USAAF am 13. und 14. Februar 1945 zerstört. In den vier Jahrzehnten nach Kriegsende blickten die Einwohner der Stadt auf die kläglichen Überreste des Gebäudes. 1966 wurden die Überreste von der DDR-Regierung zum Mahnmahl gegen den Krieg erklärt, bis schließlich 1996 der Wiederaufbau der Frauenkirche für 180 Millionen Euro, teils aus Originalsteinen, begann und das Zentrum Dresdens 2005 wieder

sein altes Gesicht zurück bekam.

Heizstrahler wärmen an kühlen Abenden

So wundert es auch nicht, dass in dieser exponierten Lage mitten im Herzen der Stadt wunderbare Bauten entstanden sind, die das Ensemble wie einst komplettieren. Wir entscheiden uns, ins „Piazza Nova“ einzukehren, dem neuen Platz für mediterrane Genusspausen, wie es auf der Karte heißt, und stellen schnell fest, die richtige Entscheidung getroffen zu haben. Selbst an kühlen Abenden kann man draußen unter üppigen Schirmen und Heizstrahlern sitzen mit Blick auf die mittlerweile illuminierte Frauenkirche. Gut, zugegeben: Touristischer geht's kaum noch. Glücklicherweise scheinen wir aber in keinem Urlauberabzock-

paradies gelandet zu sein, denn sowohl Bedienung als auch Speisen überzeugen.

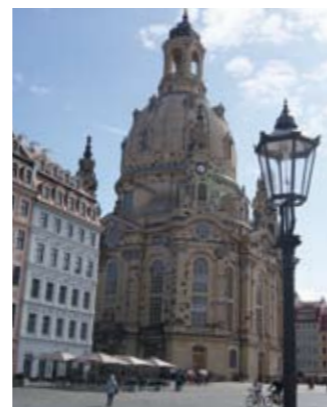
Das Restaurant serviert modern interpretierte Klassiker der italienischen Regionalküche aus frischen saisonalen Produkten. Ambitionierte Kreationen kommen dabei ebenso auf die wöchentlich wechselnde Karte wie bodenständige Pastagerichte. Und dies trifft auch auf das Interieur zu. Das Restaurant im ersten Stock des Gebäudes, strahlt eine unaufdringliche Eleganz aus, während im Erdgeschoß, dem Bistro, das reguläre Leben tobt. Man merkt auch an den Preisen, dass das Restaurant bewusst nicht nur auf Touristen ausgelegt ist, sondern eben auch die Einheimischen anlocken soll. Die Speisen tun ihr übriges. Von 12 bis 23 Uhr wird eine erlesene Auswahl klassischer Steinofenpizzen

serviert, die frisch vor den Augen des Gastes vom Pizzabäcker zubereitet werden. Aber auch die anderen italienisch inspirierten Gerichte sind zu empfehlen und von hoher Qualität.

Wir bestellen diverse Gerichte wie Carpaccio, gefüllte Canelloni und eben jene hausgemachte Steinofenpizza und lassen uns entsprechend der Gerichte von der umfangreichen Weinkarte, die logischerweise als Schwerpunkt Italien hat, aber auch Weine aus Sachsen, Österreich, Frankreich, Spanien und Portugal verfügt, den einen oder anderen Wein schmecken und können jedem Dresdenbesucher nur raten, es uns gleich zu tun.

Text: Holger Grabsch

**Piazza Nova
Gastronomie GmbH**
An der Frauenkirche 1
01067 Dresden
Tel: 0351-48 43 36 0
Fax: 0351-48 43 36 16
www.piazza-nova.de



Aufgebaute Frauenkirche

Frauenpower á la Bourne

Gina Carano lässt es in Steven Soderberghs „Haywire“ krachen

Regisseur Steven Soderbergh ist zwar erwiesenermaßen ein All-round-Regisseur, aber reinrassige Action-Filme assoziiert man nicht mit dem Mann, der uns unter anderem die eleganten Caper-Movies um Danny Ocean und seine Mitdiebe gebracht hat. Umso überraschter darf man sein, wenn man sein neuestes Werk „Haywire“ anschaut. Der Streifen ist auf erfrischende Weise retro, handgemacht und staubtrocken auf den Punkt inszeniert, dass es eine Freude ist.

Mallory Kane (Gina Carano) ist eine ehemalige Elite-Soldatin, die sich für das Privatunternehmen ihres Exfreundes (Ewan McGregor) als Undercover-Agentin verdingt. Eher widerwillig nimmt sie, gerade von einer Mission zurück gekehrt und urlaubsreif, einen Auftrag in Übersee an, in dem sie die Frau eines Agenten (Michael Fassbender) spielen soll. Zunächst läuft alles nach Plan, jedenfalls bis ihr Partner aus heiterem Himmel versucht, sie umzubringen. Mallory muss feststellen, dass man sie hintergangen hat und sie nun auf der Abschussliste von so ziemlich jedem steht. Es gibt einen Verräter, und der muss aufgespürt werden, wenn sie ihr Leben zurück will.

Okay, ein Ausbund an Originalität ist der Plot nicht. Muss auch nicht sein, denn es geht hier we-



Taff: Gina Carano



Verkaufsstart: 9. August



Wer ist der Verräter in den eigenen Reihen?



Jason Bourne lässt grüßen: Halsbrecherische Sprünge übers Dach

niger um das Was, sondern ums Wie. Kühl und meist in fahlen Farben inszeniert, schneidet Soderbergh alles aus der Erzählung, was nicht wichtig ist. Der Film steht und fällt daher mit der Hauptdarstellerin Gina Carano, die im richtigen Leben Mixed-

Martial-Arts-Champion war. Der Legende nach sah der Regisseur einen ihrer Kämpfe im Fernsehen und war spontan von der Idee beseelt, ihre besonderen Fähigkeiten für einen Film nutzbar zu machen. Der Film wurde im Eiltempo vorbereitet und schnell run-

tergedreht, was ihm aber nicht geschadet hat.

„Haywire“ bleibt weniger wegen der vorzüglichen Mit-Darsteller (Antonio Banderas und Michael Douglas schauen auch vorbei) in Erinnerung, sondern wegen der tollen Kämpfe und Verfolgungsjagden. Wenn es körperlich wird, strahlt die Hauptdarstellerin eine Glaubwürdigkeit aus, um die sie Schauspielerinnen wie Angelina Jolie und die Charlie's Angels-Riege beneiden dürften. Die Frau hat Muskeln und setzt sie ein. Wenn sie Michael Fassbender vermöbelt, hat man fast Mitleid mit dem schlanken Mimen, der der Power-Frau so offensichtlich gnadenlos unterlegen ist, dass auch die packende Inszenierung des Fights das nicht richtig kaschieren kann. Deshalb macht es auch überhaupt nichts, dass Gina Carano im Kampfanzug eine bessere Figur macht als im Abendkleid und mimisch keine Offenbarung ist.

„Haywire“ ist etwas für Zuschauer, die etwas mit den „Bourne“-Filmen anfangen und sich für etwas Frauen-Power begeistern können. Dumm ist der Film ebenfalls nicht, sondern vielmehr ein ordentlicher Action-Happen für einen entspannten Abend mit Bier und Chips. Zu Ihrem eigenen Besten sollten Sie aber hinterher nicht die Ehefrau fragen, ob sie nicht mal wieder in die Muckibude will.

Text: Martin Soyka

insonco AG:



Peter Rohde, (Foto oben) Vertriebsbereichsleiter, und Jarrett Leesch, International Business Development Manager, haben bei dem Software- und Beratungsunternehmen für Logistiklösungen erhalten. Rohde (47) ist seit 2004 in unterschiedlichen Funktionen für inonso tätig und verantwortete u. a. Projekte für Softwareimplementierungen im Umfeld der Automotive Branche und bei Logistikdienstleistern. Seit 2010 ist er Vertriebsbereichsleiter für die Softwarelösungen rund um das inonsoWMS Produktpaket. Leesch (40) verantwortet seit 2008 als International Business Development Manager den Ausbau des internationalen Geschäfts. Der gebürtige US-Amerikaner war vorher mehrere Jahre in gleicher Funktion bei der Ortec-Logiplan GmbH tätig. Er verfügt über langjährige Erfahrungen in den Bereichen IT, Logistik und SAP.



Der weltweit operierende Eigentümer, Betreiber und Entwickler von Logistikimmobilien hat Martina Hellmann zum Senior Manager Property Management Germany and Austria ernannt. Sie ist nun für alle Aktivitäten im hauseigenen Property Management für Deutschland und Österreich zuständig. Mit

Euroshore International:

ihrer Verpflichtung erweitert Prologis sein Property Management Team und verstärkt seinen Fokus auf den Kundenservice. Hellmann verfügt über 15 Jahre Erfahrung im Property und Asset Management von Gewerbeimmobilien. Zuletzt war sie bei Cushman & Wakefield LLP als Head of Commercial Property Management Germany tätig. In dieser Funktion verantwortete sie das kaufmännische Property Management für nationale und internationale Mandanten mit bis zu 2,3 Millionen Quadratmetern Mietfläche und zirka 3.000 Mietverträgen.

Hamburg Port Authority:



Sinje Pangritz (32) verstärkt seit Juli die Pressestelle der HPA. Sie kommt von der iglo GmbH, wo sie für den Bereich Corporate PR zuständig war. Zuvor arbeitete sie für die Kommunikationsagentur fischerAppelt und das Telekommunikationsunternehmen HanseNet.

Enso Detego GmbH:

Ewald Braith ist neuer General Manager verantwortlich für Marketing und Vertrieb des Grazer Unternehmens. Zudem wird Alexander Gauby als Geschäftsführer für Innovation, Produktentwicklung und Operations zuständig sein. Braith verfügt über umfangreiche Erfahrungen in der Technologieindustrie und soll das neue RFID-Produktportfolio in diesem dynamischen Marktsegment forcieren. Der studierte Elektrotechniker war zuletzt als Präsident der Telecom Business Unit bei Emerson Network Power

& Embedded Power tätig. Seine bisherigen Funktionen umfassten die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Birner Gesellschaft m.b.H., Präsident der Communication Infrastructure Group von Artesyn Technologies, Managing Director der Artesyn Austria GmbH & CoKG und verschiedener anderer Artesyn Tochtergesellschaften in Europa.

Rickmers Linie:

Ulrich Ulrichs ist neuer Geschäftsführer der Hamburger Reederei. Er ist seit 2005 für die Rickmers-Linie tätig und war dort zuerst für das Line Management verantwortlich, bis er im Jahr 2008 Direktor dieser Abteilung und schließlich im August 2011 stellvertretender Geschäftsführer des Unternehmens wurde. Er wird seine Funktion zusammen mit Rüdiger Gerhardt ausüben, der bereits seit dem 1. Juli 2011 als Geschäftsführer für die Rickmers-Linie tätig ist.

TICONTRACT GmbH:



Bei der zu der TRANSPORTION Group gehörenden TICONTRACT GmbH hat Markus Bereiter ab Juli die Leitung der Marketing- und Presseaktivitäten übernommen. Er wird zusammen mit einem internationalen Vertriebsteam das weitere Wachstum der Plattform für den Einkauf von Logistikdienstleistungen und die Verwaltung von Frachtdaten vorantreiben. Vor seinem Einstieg bei TICONTRACT verantwortete Markus Bereiter die Unternehmenskommunikation bei der Barkawi Holding.

Bund erlaubt Privatschutz gegen Piraten

Berlin – Deutsche Reeder dürfen ihre Schiffe künftig besser gegen Piraten schützen und bewaffnete Söldner mit an Bord nehmen. Das sieht ein Gesetzentwurf des Bundeswirtschaftsministeriums zur Zertifizierung von privaten bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge vor. Die Regelung soll umgekehrt deutsche Reeder verpflichten, nur zertifizierte Sicherheitskräfte einzusetzen. Der neue Gesetzesentwurf besteht aus zwei Bausteinen: Zum einen soll in der Gewerbeverordnung die Zertifizierungspflicht für maritime Sicherheitskräfte verankert werden. Zum anderen werden die deutschen Reeder verpflichtet, nur zertifizierte (auch internationale) Sicherheitskräfte einzusetzen. Die Zahl der Piratenangriffe im Gefahrengebiet vor Somalia ist zurückgegangen: Wurden im ersten Halbjahr 2011 noch 163 Angriffe durch Piraten gezählt, waren es von Januar bis Juni 2012 noch 69. Insgesamt 13 Schiffe wurden dieses Jahr bereits gekapert. Im ersten Halbjahr 2011 waren es noch 21. Im gesamten vergangenen Jahr wurden mehr als 140 Millionen Dollar Lösegeld erpresst.

Kompromiss bei Wasserstraßenkategorisierung

Hannover – Bei der umstrittenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen des Verkehrsministeriums zeichnet sich ein Kompromiss ab. Unter der Federführung Niedersachsens haben 13 Länder ein Gutachten erarbeitet, an dem auch das BMVBS und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen beteiligt waren. Danach wird künftig nicht mehr nur, wie im ursprünglichen Berliner Plan, das reine Tonnageaufkommen auf einem Fluss oder Kanal über dessen Bedeutung entscheiden. Dies hätte vor allem Flüsse wie Oberelbe und Weser benachteiligt. Auch die regionalwirtschaftliche Bedeutung soll künftig ebenso mit einfließen wie die Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen innerhalb des Wasserstraßennetzes und die Vernetzungsfunktion der Wasserstraßen zwischen den nationalen und internationalen Wirtschaftszentren. Zudem wird die Anzahl der Netzkategorien auf drei (Kernnetz, Nebennetz, Freizeitnetz/sonstige Wasserstraßen) reduziert. Zur Priorisierung von Ausbaumaßnahmen sollen weitere Kriterien wie Transporteinheiten und die bewährten Nutzen-Kosten-Untersuchungen als Maßstab herangezogen.

IHKs gegen Umweltauflage auf Hafenterminals



Bremen – Die IHK Nord, der Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern, hat das Bundesumweltministerium aufgefordert, die sogenannte „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ zu ändern. Ein neuer Entwurf dieser Verordnung sieht vor, dass die kompletten Flächen von Umschlaganlagen ab 2013 flüssigkeitsdicht hergerichtet werden müssen. Betroffen wären davon auch die Terminals in den Seehäfen. Experten rechnen mit Umrüstkosten in Höhe von durchschnittlich 20 Millionen Euro pro Terminal. Die IHK Nord dringt darauf, den entsprechenden Paragraphen in dem Entwurf zu streichen. „Die Mehrkosten für Altanlagen stehen in keinem Verhältnis zu dem angestrebten Sicherheitsgewinn der Verordnung. Bislang sind zudem kaum Schadensfälle bekannt“, so Bremens Präses Otto Lamotte.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Holger Grabsch
Neuer Wall 54
20354 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Peter Glaubitt
Thomas Schneider
Andreas Wiechmann

Medienberatung:

Holger Grabsch
Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-9454

Grafik:

Larissa Dultz
(Art-Direktor)
Telefon +49.40.360 984 80
E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54,00 Euro
inkl. 7% USt. und Versand

Erscheinungsweise:

Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

4. September 2012





JadeBay

Die Stadt Wilhelmshaven sowie die Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund bilden die neue JadeBay-Wachstumsregion, das Umland des Container Tiefwasserhafens JadeWeserPort an der deutschen Nordseeküste.

JadeWeserPark: Industrie- und Gewerbeflächen am JadeWeserPort

Der Standort

- logistikfreundlicher Standort
- unmittelbare Nähe zum Tiefwasser Container Hafen JadeWeserPort
- freie Fahrt auf Autobahnen A 29 (Nord-Süd), A 31 (Westen), künftig A 22 (Westen und Osten)
- Bahnanbindung über Güterbahnhof Sande, regionaler Flughafen mit Instrumentenanflug und bis zu 24 Stunden Öffnungszeiten
- Förderregion von Europäischer Union, Bundesrepublik Deutschland und Land Niedersachsen

Ihre Vorteile

- Direkte Autobahnanbindung zum nahen JadeWeserPort (12 km)
- Direkt am Autobahnkreuz BAB 29 und an der Bundesstraße B 210
- optimal nutzbare, variable Flächen bei kundengerechten Preisen
- Synergieeffekte durch direkte Nachbarschaft zu
 - Produktions-, Lager- und Büroflächen im Technologiezentrum Nordwest (TCN) in allen Größen startbereit
 - Jade Hochschule, Universität Oldenburg
 - Chemie- und Energie-Standort Wilhelmshaven

Kontakt

JadeBay GmbH Entwicklungsgesellschaft

Ansprechpartner: Frank Schnieder, Marketing Manager · Kutterstraße 3 · 26386 Wilhelmshaven
Tel. +49 4421 500488-21 · Fax +49 4421 500488-50 · f.schnieder@jade-bay.com · www.jade-bay.com